



奥斯曼土耳其帝国无法摆脱的“梦魇”  
大英帝国称霸欧洲的“撒手锏”  
法兰西帝国始终忘不了的“痛点”  
德意志帝国垂涎欲滴的“肥肉”

看不尽的苏伊士运河的前世今生  
说不完的四大帝国的兴衰史

# 苏伊士运河史

[英]阿诺德·T.威尔逊

著 梁力乔

译

# THE SUEZ CANAL

苏伊士运河是东方伟大的航道。

——卡尔·马克思

只有使用苏伊士运河的权利是共享的、自由的，德意志帝国的东方战略才不会被卡脖子。

——奥托·冯·俾斯麦

一旦失去苏伊士运河，大英帝国必将失去整个世界。

——温斯顿·丘吉尔

# Its Past, Present, and Future

英国地缘政治学者 | 皇家历史协会会员  
《每日电讯报》政治栏特约撰稿专家  
阿诺德·T.威尔逊代表作品



中国出版集团公司  
华文出版社

## 作者简介

阿诺德·T.威尔逊，英国地缘政治学者，牛津大学政治学教授，皇家历史协会会员，《每日电讯报》政治栏特约撰稿专家。其最重要的代表作品《苏伊士运河史》是《泰晤士报》1960年推荐的“地缘政治、历史必读书目之一”。

## 译者简介

梁力乔，资深翻译，“儒易杯”中华文化国际翻译大赛优秀奖得主，主持广东省省级翻译项目《英语军事文献的翻译：从老兵回忆录入手》与国家级翻译项目《涉海英语语料库建设及翻译策略研究——以中国海洋类博览会为例》。



# 苏伊士运河史

[英] 阿诺德·T.威尔逊 著 梁力乔 译

# THE SUEZ CANAL

## Its Past, Present, and Future

### NOTES

- Positions of Turks, dawn Feb. 1<sup>st</sup>
- Turkish attacks, 3 a.m. to 3 p.m. Feb. 3<sup>rd</sup>
- British fortified Posts
- Allied Warships, Feb. 1<sup>st</sup> to 3<sup>rd</sup>



中国出版集团公司  
华文出版社

## 图书在版编目 ( CIP ) 数据

苏伊士运河史 / (英) 阿诺德·T.威尔逊著; 梁力乔译. -- 北京: 华文出版社, 2021.9  
( 华文全球史 )

ISBN 978-7-5075-5493-9

I. ①苏… II. ①阿… ②梁… III. ①苏伊士运河—历史 IV. ①K941.14


中国版本图书馆CIP数据核字(2021)第170007号

## 苏伊士运河史

---

作 者: [英]阿诺德·T.威尔逊

译 者: 梁力乔

选题策划: 

插图供应: 029-85504182

责任编辑: 景洋子 张磐

出版发行: 华文出版社

社 址: 北京市西城区广外大街305号8区2号楼

邮政编码: 100055

网 址: <http://www.hwcb.com.cn>

电 话: 总编室010—58336239

发行部010—58336212

经 销: 新华书店

印 刷: 三河市国英印务有限公司

开 本: 710×1000 1/16

印 张: 24

字 数: 285千字

版 次: 2021年9月第1版

印 次: 2021年9月第1次印刷

标准书号: ISBN 978-7-5075-5493-9

定 价: 98.00元

---

版权所有 侵权必究

---

## 出版前言

---

随着中国开放的大门越开越大，关注世界各国尤其是西方国家文明的源流、发展和未来已经成为当下世界史研究的一个热点。为了成系统地推出一套强调“史源性”且在现有世界史出版物中具有拾遗补阙价值的作品，我们经过认真论证，推出了“华文全球史”系列，首次出版约一百个品种。

“华文全球史”系列从书目选择到译者的确定，从书稿中图片的采用到人名地名的规范，都有比较严格的遴选规定、编审要求和成稿检查，目的就是要奉献给读者一套具有学术性、权威性和高质量的世界史系列图书。

书目的选择。本系列图书重视世界史学科建设，视角宽阔，层级明晰，数量均衡，有所突出。计划出版的“华文全球史”中，既有通史，也有专题史，还有回忆录，基本上是世界历史著作中的上乘之作，填补了国内同类作品出版的空白。

人名地名规范。本系列图书中人名地名，翻译规范，重视专业性。在人名翻译方面，我们坚持“姓名齐全”的原则，加大考据力度，从而实现了有姓必有名，有名必有姓，方便了读者的使用。在注释方面，书中既有原书注，完整地保留了原著中的注释；也有译者注，体现了译者的研究性成果。

书中的插图。本系列图书的一个重要特点是书中都有功能性插图，这些插图全方位、多层次、宽视角反映当时重大历史事件，或与事件的场景密切相关，涉及政治、军事、经济、社会、外交、人物、地理、民俗、生活等方面的绘画

作品与摄影作品。功能性插图与文字结合，赋予文字视觉的艺术，丰富了文字的内涵。

译者的确定。本系列图书的翻译主要凭借的是一个以大学教师为主的翻译团队，团队中不乏知名教授和相关领域的资深人士。他们治学严谨，译笔优美，为确保质量奉献良多。

“华文全球史”系列作为一套具有较高学术价值的优秀的世界历史丛书，对增加读者的知识，开阔读者的视野，具有积极的意义。同时要看到，一方面很多西方历史学家的观点符合事实，另一方面不少西方历史学家的观点是错误的，对于这些，我们希望读者不要不加分析地全盘接受或全盘否定，而是要批判地吸收外国文化中有益的东西。

华文出版社

2019年8月

全世界的洲际海运船近半都要通过苏伊士运河与巴拿马运河，而通过苏伊士运河的船大半都挂着英国的米字旗。<sup>①</sup>因此，正如本杰明·迪斯雷利<sup>②</sup>意识到的，苏伊士运河是通往印度的关键——当然，它的作用远不止这些。

自苏伊士运河竣工之日至20世纪30年代的六十多年来，《苏伊士运河史》<sup>③</sup>是第一本由英国人撰写的研究专著，从英国国家利益的角度权威却不失生动地阐释了苏伊士运河从落成之初到现代的历史变迁。本书不但所载内容翔实，所述观点也十分独到。

作者意在通过本书阐释一个被已故爱德华·格雷爵士称为“非常复杂，须加以解释”的问题，并唤起公众对这个问题的注意——在这本书中，作者成功地做到了这一点。

---

① 本书于20世纪30年代付梓，请读者辩证对待书中给出的数据和观点。——译者注

② 本杰明·迪斯雷利（1804—1881），犹太人小说家、政治家，曾经两度出任英国首相，任期内大力鼓吹英帝国主义和殖民统治。——译者注

③ 本书付梓于1933年12月，书内记述内容大概也到1933年为止。原名为*Suez Canal: Its Past, Present and Future*（直译为《苏伊士运河的昨天、今天与明天》），在当时可谓新颖，但如今来看，其中一些观点已不算“前沿”，所以对书名做了如此改动。文中所叙“现代”等字眼皆指20世纪30年代，请读者阅读时注意。——译者注

---

## 名人评价

---

如果英国和法国对彼此秉承克制、有礼的态度，就可以促成很多事。英国和法国作为两个大国，在全球拥有财产和保护国，彼此有广泛机会接触，在利益方面固然不可能不存在矛盾与冲突。如果英国和法国彼此完全不存在利益竞争和一较高低的雄心，这两个国家也就算不得什么大国了。英国和法国之所以伟大，就是因为两国几乎在各个方面竞争，但不因对方雄心勃勃、目光深远而抱怨——国家强大的程度与其雄心壮志是成正比的。

——法国驻伦敦大使威廉·沃丁顿

1893年3月6日于官邸

《苏伊士运河史》初版于1933年12月面世。当时，人们能比现在更加冷静地研究国际局势。1936年8月26日签署的《英埃同盟条约》<sup>①</sup>中，用“永久性军事防御联盟”取代了英国对埃及的“军事占领”。从此，埃及成为一个主权独立的国家，并宣布打算加入国际联盟——确实这么做了<sup>②</sup>。

下面节选的一段文字是《英埃同盟条约》中关于运河区域的条款：

“第八条：鉴于苏伊士运河既是埃及的一部分，也是大英帝国各部分间常使用的一条交通路径，埃及国王陛下会在各缔约方同意埃及军队自己确保运河的自由和全程航运安全后，允许英国国王陛下在埃及境内靠近运河的地区驻军。确保在本条附件规定的区域内与埃及军队合作保护运河。英军的存在不构成任何占领，也不会损害埃及主权。”

《英埃同盟条约》附件规定，在不影响条约第七条执行的前提下，限制英国在苏伊士运河附近驻军的规模：其中陆军不得超过一万人，空军不得超过四百人。行政、技术等辅助人员被算入“军队”人数限制的范围。但这一限制不

---

① 英国与埃及签订的不平等条约，意在通过这一条约使驻埃英军合法化，从而达到让英国实际控制苏伊士运河的目的。该条约期限为二十年。——原注

② 在第十六条规定的“二十年”期满之时，由于埃及军队自己有能力保障运河及船航行安全，英国派兵保护就没有必要了。缔约双方届时如果无法达成一致，可将此事呈交国际联盟理事会，依本条约签署时现行的公约做出最终决定，或根据缔约双方可能达成一致的其他程序，将决定权交给其他个人或者集体。——原注

包括劳工、文职等非战斗人员。英军在埃及的驻扎区域被特别划定。埃及政府将为英军提供必要的土地、可供长期居住的营房及包括紧急供水和必要生活福利设施在内的驻扎服务。英国政府也会为驻军提供一些援助。

根据奥匈帝国、英国、法国、德国、荷兰、意大利、俄罗斯帝国、西班牙和奥斯曼帝国于1888年签署的《君士坦丁堡公约》，我们可以很好地理解《英埃同盟条约》的上述条款。《君士坦丁堡公约》在序言中提出了缔约国的愿望，即建立“一个能绝对保障所有缔约国享受穆罕默德·赛义德帕夏<sup>①</sup>的第一和第二特权法案（1854—1856）及奥斯曼土耳其苏丹陛下在1866年2月御赐的运河通航使用权的组织”。

《君士坦丁堡公约》的第一条内容为：“无论是战时还是平时时期，苏伊士海上运河都应对所有不管挂哪国国旗的商船或军舰自由开放。因此，缔约国同意，无论是战时还是平时时期都绝不干涉苏伊士运河的自由使用，也绝不封锁苏伊士运河。”

《君士坦丁堡公约》第九条规定，埃及对苏伊士运河的防务负责。如果埃及政府力量不足，则由奥斯曼帝国负责。第十条则说，埃及和奥斯曼帝国的政府可以采取各种措施保卫埃及。

自1915年埃及独立以来，《君士坦丁堡公约》的条款就已过时。根据1936年签署的《英埃同盟条约》，英国则顺理成章地承担了奥斯曼帝国以前承担的责任。虽然国际环境有变，但《君士坦丁堡公约》在国际法中仍然有效，缔约国也没认为它“过时”，仍承认其约束力。不管是平时时期还是战争时期，苏伊士运河都被要求向所有国家的船，包括军舰和军事物资运输船开放。这实际上不是“中立化”，而是“普遍化”——只有遵照《君士坦丁堡公约》制定“不许在苏伊士运河搞敌对行动”的规定才是保持中立。

要协调《君士坦丁堡公约》与《英埃同盟条约》绝非易事。毫无疑问，在

<sup>①</sup> 穆罕默德·赛义德帕夏（1822—1863），穆罕默德·阿里帕夏的第四个儿子，1854年成为埃及总督。——译者注

某些方面,《君士坦丁堡公约》已经过时,而《英埃同盟条约》符合20世纪30年代世界的现实与缔约国的利益和需要。苏伊士运河对英国至关重要。而《英埃同盟条约》承认,苏伊士运河是“一条普遍使用的交通路径”,也是法国、荷兰和意大利连接各自海外领地的交通线上的重要通道。对在苏伊士运河以东拥有领地的欧洲国家来说,不管是战争时期还是和平时期,《英埃同盟条约》都至关重要。因此,本质上,意大利人的“苏伊士运河防务是一个国际关注的问题”的说法也有道理,并值得作为总解决方案的一部分,由包括法国与荷兰在内须通过苏伊士运河通往自己海外领地的国家一同商议。

以上是一些关于苏伊士运河战略和司法方面的论述,下面有必要提供一些关于运河商业、经济方面的发展资料,以供读者参考。

如下表所示,1932年到1938年,苏伊士运河的交通日益繁忙(详见本书第八章相关表格):

年份	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
净吨位(千吨)	28 340	30 677	31 750	32 800	32 378	36 941	34 400

1939年5月底的吨位数字较1938年同期下降了百分之十。

19世纪末期到20世纪30年代,各国通过苏伊士运河的船的吨位数据(详见本书第八章相关表格)如下所示(净吨位·千吨)<sup>①</sup>:

时间 / 国别	英国及殖民地	意大利	法国	德国	荷兰	其他国家
1870—1880	761	27	83	12	41	76
1901—1910	623	14	60	156	47	100

① 根据国际苏伊士运河公司公布的信息计算了1935年到1937年中使用运河的主要船旗国(英、意、德、荷、法)船按吨位缴纳的吨税比,分别占比百分之四十六点九、百分之十七点五、百分之九点三、百分之七点五及百分之五点五。悬挂英、荷两国国旗的油轮由于是空载通过运河的,它们按吨位支付的过河费用比其他船少一些。——原注

时间 / 国别	英国及殖民地	意大利	法国	德国	荷兰	其他国家
1919	709	20	30	……	47	194
1929	571	46	65	103	106	109
1935	480	185	54	82	71	128
1936	465	202	51	89	70	123
1937	473	161	50	91	77	148
1938	504	134	50	91	88	133

1932年到1937年，苏伊士运河开支费用稳中见升（详见本书第八章相关表格），如下表所示（单位：百万法郎<sup>①</sup>）：

年份	1932	1933	1934	1935	1936	1937
金额	344	339	348	342	358	595

1932年到1937年，苏伊士运河营收增速远超开支增速（详见本书第八章相关表格），如下表所示（单位：百万法郎）：

年份	1932	1933	1934	1935	1936	1937
金额	849	886	895	927	986	1448

1932年到1937年，苏伊士运河的盈余利润（详见本书第八章相关表格）也在稳步增长，如下表所示（单位：百万法郎）：<sup>②</sup>

年份	1932	1933	1934	1935	1936	1937
金额	505.2	522.1	522.1	552.8	625.7	852.2

① 这里的法郎是1928年后发行的法郎，比1928年前的金法郎价低，一金法郎等于四点九二五法郎新币（请参见本书第八章）。——译者注

② 此表中的盈余利润并不是简单地将1932年到1937年的营收减去开支，其数据所得还受其他因素的影响。——译者注

还有一点需要补充：自1932年以来，苏伊士运河拥有的本就数额巨大的储备资金更是大大增加了。

因此，国际苏伊士运河公司从1936年5月起必须每年向埃及政府支付三十万英镑的特惠津贴也就不奇怪了<sup>①</sup>。苏伊士运河这么赚钱，埃及政府的胃口肯定会随之增大。

国际苏伊士运河公司承诺，在不取代现有英国董事的前提下，将在董事会增加两名埃及董事，并逐步将其雇员中的埃及人比例提高百分之三十三；它还承诺，将在苏伊士运河地区修建一条耗资不超过三十万英镑的军用道路。

20世纪30年代，英国政府在苏伊士运河全部八十万份股份中持三十五万三千五百零四股<sup>②</sup>，投票权保持不变——十票，是国际苏伊士运河公司章程允许的最高票数。1935年到1938年，英国政府所持股份股息收益如下：

年份	金额（单位：英镑）	相当于成本的百分比（%）
1935	2 449 073	60.1
1936	2 448 457	55.2
1937	1 975 658	48.5
1938	1 699 269	41.0

1933年到1938年的六年中，公司支付给三十二名董事的平均薪资——净利润的百分之二——达到了十二万五千英镑。

然而，与当时公众对苏伊士运河吨税征收额度的意见相比，以上数据所反映的问题只能算“影响甚微”（详见本书第八章）。1913年到1938年12月，苏伊士运河吨税单价波动情况如下表所示：

① 这是根据特许权条款应支付给埃及政府的净利润的百分之十五之外另给的。然而，1880年，这项权利（详见第八章）以两千二百万法郎的价格被卖给一家法国银行；已经可以带来一点五亿法郎的年收入了。——原注

② 数据来源：1938年5月12日，英国下议院辩论。——原注

年份	金额（金法郎 / 每苏伊士运河吨 <sup>①</sup> ）
1913	6.25
1920	8.50
1929	6.90
1938（12月）	4.08（英镑五先令九便士）

1929年，每苏伊士运河吨要缴纳吨税五先令三点六便士；1930年，吨税变为五先令二点六便士；1931年是五先令三点五便士，而1932年是六先令二点四便士。目前<sup>②</sup>，吨税价格是五先令九便士——比之前十年的均价都要高。

如果一艘船开到远东，长途航行所需缴纳吨税占总成本的比例比短途航行需缴纳吨税占总成本的比例小。东方蒸汽航运公司董事长表示（见1938年11月14日《泰晤士报》），通过苏伊士运河所需的税费已占该公司年度旅客总收入之百分之十三，换句话说，相当于一次六星期航行带来总收入的百分之四十七。对驶往东非港口的短途航行船舶而言，经济负担更是成比例增加。因此，高昂的税费给往返埃塞俄比亚的意大利船带来了不小的负担。

下表是1938年通过苏伊士运河船的主要目的地：

交通地区	吨位（单位：净千吨）
印度、缅甸、锡兰及暹罗	8 993
中国、日本、菲律宾群岛及印支那地区	8 346
波斯湾	5 733
马来亚	3 743
红海及亚丁	2 632

① 一苏伊士运河吨比英国标准的一吨重。某些类型的船的苏伊士运河的吨位可能会重三分之一（但平均只重百分之十到百分之二十），每运载英国标准的一吨，货物实际交的税费比应缴纳的费用高了近百分之二十。——原注

② 指1938年12月。——译者注

续表

交通地区	吨位（单位：净千吨）
东非	2 359
澳亚 <sup>①</sup>	2 268
其他地区	344

某些大国就因为这些数据才总希望重新审视苏伊士运河的国际地位和商业管理。这样的需求早就存在，却从未被这些大国摆上台面。相关学者在研究这些要求之前都应牢记一些重要事实：首先是法国人在与运河相关的事务方面有其“*armour propre*（自尊心）”。苏伊士运河由法国人和埃及劳工共同建造，是法国伟人斐迪南·德·雷赛布——他后来还在巴拿马地峡做过类似工作，但不幸失败——的杰作。如果没有穆罕默德·赛义德帕夏高贵、慷慨的支持，国际苏伊士运河公司是不可能走到后来配股分红那一步的。苏伊士运河是在与英国优秀的工程师的建议相悖的情况下开始建造，并顶着英国政治家的强烈反对完工的。本杰明·迪斯雷利从穆罕默德·赛义德帕夏的继任者手中购买的股份有百分之四十六归英国财政部，其余股份几乎全部由法国公民持有。英国持有的股份几乎没有投票权，因为《国际苏伊士运河公司章程》规定，每持有二十五股股票就拥有一票表决权，但每个股东最多只能投十票。运河几乎完全由法国人而不是埃及人管理。这一点尽管遭人批评，但并非完全没有道理，因为法国人的高管理成本和其服务效率是成正比的。

学者们同样不宜轻看埃及人的“自尊心”。再过不到三十年，苏伊士运河将为埃及政府和人民所有。埃及人明白，苏伊士运河是自己出力建成的。为了建成运河，埃及不仅常常强征劳动力，还出了一大笔钱。埃及人永远不会接受自己丧失领土上这一几乎偶然造成的、身处两块大陆之间的巨大地峡带来的

<sup>①</sup> 澳亚，以澳大利亚大陆为中心，主要包括新西兰等在内的地区。——译者注

利益果实。虽然巴拿马运河区脱离了哥伦比亚，但埃及人可不愿意考虑将运河区与国家分开。也许这就是为什么时任埃及司法部部长萨阿德·扎格卢勒帕夏于1910年3月6日在埃及国民议会上表示，在特许权到期后，埃及可能不得不放弃本能获得的直接利润，允许船自由通过苏伊士运河——美国就是这样振振有词地对巴拿马运河采取措施的<sup>①</sup>。

怎样才能找到一个使人满意的长久解决办法呢？在1968年特许权<sup>②</sup>到期之前寻求维持现状不可取，通过少量重新分配股份或在董事会增加虚职也不是解决办法。我们不希望用模糊的方案来粉饰太平并以拖待变，那样肯定会使问题更难解决。

意大利大概希望苏伊士运河还像过去一样，将来成为所有交战方的自由走廊。这样的战略目标由其政治态度决定。

解决苏伊士运河问题的关键掌握在埃及人手中，但他们首先必须与英国和法国达成共识。埃及政府现在可能会按照《国际联盟盟约》第十九条的规定做很久以前就该做的事，即像1873年的吨税价格问题一样召开一次国际会议，买断股东，在熟练的法国员工与埃及员工的协助下接管运河，并在一个国际咨询委员会的控制下，将苏伊士运河变成公共交通设施。

这要追溯到托马斯·法勒五十年前在英国贸易委员会上一项提议。当时，托马斯·法勒提出将苏伊士运河交由一个欧洲委员会管理，并说：“要是苏伊士运河这条国际‘大公路’还在一家私人公司手里，就会产生无穷无尽的麻烦。”然而，“高门”<sup>③</sup>和英国首相威廉·尤尔特·格拉德斯通阻碍了苏伊士运河问题的解决。

另外，还可由一家埃及政府控制的新公司取代国际苏伊士运河公司，但要

---

① 1903年，美军登陆巴拿马，策动巴拿马独立，之后取得了修建和经营运河的永久垄断权和运河区的永久使用、占领和控制权。——译者注

② 1956年，苏伊士运河危机爆发。英国和法国虽然赢得了军事胜利，但迫于美国压力不得不让步。埃及自此赢回了苏伊士运河的主权。——译者注

③ 1923年以前奥斯曼帝国政府的正式名称。——译者注

服从一条关于利益的忘我条例<sup>①</sup>，其行政责任将被移交给一个代表运河主要用户的国际董事会。这将导致埃及财政损失，由股票的实际价值与其面值之间的差额，减去国际苏伊士运河公司的储备金（名目非常广泛）和埃及政府根据《英埃同盟条约》第十五条向国际苏伊士运河公司提出的、关于可移动设备的款项后加以弥补。埃及政府的损失，是对促进国际正义做出的廉价贡献。不管怎么说，一家商业公司无论多么有效率，它在国际“公路”上征收通行费，而不顾其带来的商业后果和政治影响的时代已经过去。在欧洲东部水域，贸易中最大的障碍就是高额的吨税。然而，高额吨税也是最容易避免的障碍。

未来应该根据提供的服务，即根据船吃水或所载货物标准中的任一或二者兼而有之来计算吨税。在计算客船和空载船舶的通行费用方面，现行计算系统过于复杂。吨税问题比较棘手，必须讨论，而在讨论过程中，各方必然会暴露出主张矛盾和利益冲突。这也更体现出我们应该及时解决苏伊士运河问题，不要把问题拖到有关方面无法承担祸患，也采取不了补救措施的程度。

1883年7月23日，威廉·尤尔特·格拉德斯通在下议院演讲时说：“我们不会利用自己在埃及的临时和独特的地位施加影响，以确保我国合法享有的权利不被削弱……我们不能做出任何与承认运河是为所有国家的利益而建及与运河有关的权利是欧洲共同利益相矛盾的事。”

在长达五十五年的时间，英国一直保持这种态度。而《英埃同盟条约》虽然对苏伊士运河有一定影响，也不过是将威廉·尤尔特·格拉德斯通的原则重申一遍。

与突尼斯问题一样，苏伊士运河问题是多方面的又是公认难解决的，因为当今世界环境并非与1854年到1890年确立的司法立场完全对应。《英埃同盟条约》已经做了很多补充工作，但还不够，需要人们付出更多努力。

要解决苏伊士运河问题，正确的做法莫过于效仿1873年和1888年的方

<sup>①</sup> 忘我条例，法律术语，指限制先前的法律或规则创建者在稍后的执法机构中续存，以维护法律规则在执行过程中的独立性与公正性。——译者注